

SCHEEPSFOTORUILBEURS

WORLD SHIP SOCIETY

ROTTERDAM
BRANCH



ZEEBRIEF#49

15 juli 2012



ORIANA 9050137, foto: M. Coster, 4-7-2012 voor de Noordersluis te IJmuiden met bestemming Amsterdam, 1995 opgeleverd door Jos L. Meyer G.m.b.H. & Co., Papenburg (636) als ORIANA aan P&O Steam Navigation Co., Londen-U.K., in beheer bij P&O Cruises Ltd., 69.153 BRT, 36.829 NRT, 6.715 DWT, 914 en 2108 passagiers, 32.424 EPK, 23.850 kW, 2 x M.A.N. 9L58/64 en 2 x M.A.N. 6L58/64, M.A.N. B&W Diesel A.G., Augsburg, 24 kn. 1999 in beheer bij P&O Cruises (U.K.) Ltd. 2001 verkocht aan P&O Princess Cruises Plc., Londen-U.K., in beheer bij Carnival Plc. 2004 verkocht aan Carnival Plc., Londen-U.K., in beheer bij P&O Cruises (U.K.) Ltd. 23-11-2006 P&O maakte bekend het schip onder de vlag van Bermuda te brengen, 18-12-2006 is de ORIANA onder de vlag van Bermuda gebracht omdat aan boord dan huwelijken kunnen worden voltrokken, dat kon niet onder de Britse vlag.



<http://www.scheepvaartboekhandel.nl/>



COSTA NEOROMANTICA 8821046, foto: M. Coster, 25-6-2012, voor de Noordersluis te IJmuiden tijdens een reis van Amsterdam naar Hamburg.

Scheepsbrandstof: van kolen naar olie naar LNG

maandag, 02 juli 2012 (Door Hans Roodenburg)

Vanaf 2015 zal de milieuvervuiling door de uitstoot van zeeschepen op de Noordzee en in de Rotterdamse haven aanmerkelijk worden gereduceerd. Dan wordt namelijk de verplichting van Marpol (Marine Pollution) van kracht die ervoor zorgt dat het zwavelgehalte in de scheepsbrandstof in aangewezen gebieden zo laag wordt dat niet meer op stookolie kan worden gevaren.

De aangewezen gebieden zijn niet alleen de Noordzee en de Oostzee maar onder meer ook Het Kanaal en zones van 200 mijl uit de kusten van de Verenigde Staten en Canada.

Foto SNOW DRIFT:
World Ship Society
Rotterdam Branch

Kostenverzwaring
Volgens de kenner bij uitstek over brandstof van zeeschepen, voorzitter Cees de Keijzer van World Ship Society Rotterdam Branch (regelmatig dagvoorzitter van bunkercongressen) is de te gebruiken gasolie als brandstof (Marine Gas Oil) thans 300 dollar per ton duurder dan stookolie. Dus een flinke



verzwaring van de kosten voor de rederijen en/of chartermaatschappijen.

Er zijn volgens De Keijzer al rederijen die voor hun zeeschepen investeren in een zogeheten 'scrubber', een systeem dat ervoor zorgt dat de uitlaatgassen van de scheepsmotoren bij gebruik van stookolie worden gereinigd. De Finse fabrikant van scheepsmotoren Wärtsilä en Alfa Laval hebben het systeem al op de markt gebracht. Er zijn op het ogenblik een twintigtal schepen met een scrubber uitgerust, maar naar verwachting zal dat aantal sterk groeien.

Het is niet goedkoop maar naast het milieuvoordeel mogen zeeschepen met een scrubber vanaf 2015 op stookolie blijven varen, vertelt Cees de Keijzer, vanwege zijn kennis en aanpak ook wel eens de 'Archie Bunker' van de Rotterdamse haven genoemd.



Minder fijnstof

De milieuwinst van een scrubber is volgens hem navenant want de reductie van zwavelcomponenten (zure regen) in de uitstoot bij gebruik van stookolie kan oplopen tot 97 procent, die van stikstofcomponenten (zure regen en smog) 85 procent en fijnstof zelfs 99 procent.

Ook is er 20 tot 30 procent minder uitstoot van het broeikasgas CO₂ (opwarming van de aarde). Er is wel een nadeel van de scrubber: er ontstaat 'scrubbersludge', afval dat moet worden verwerkt en waarmee uiteraard ook kosten zijn gemoeid. In Rotterdam lijkt daarvoor inzamelaar voor scheepsafval Bek & Verburg kandidaat. Het particuliere bedrijf beschikt al over speciale ophaalschepen.

'Eurolateraal' is de aanpassing van de EU- zwavelrichtlijn, recentelijk goedgekeurd door het Europees Parlement, Voor de maritieme sector een vermeldenswaardige ontwikkeling.

Gasolie

De Keijzer over deze ingewikkelde materie: "Het bereikte compromis is in lijn met de mondiale aanpak voor de zwavellimieten van Marpol Annex VI van de IMO, zoals die al in 2008 zijn aangenomen."

Hij legt uit dat de consequentie hiervan is dat in de aangewezen gebieden op veel duurdere gasolie gevaren moet worden in plaats van op stookolie, tenzij aan boord een scrubber is geïnstalleerd. "De enigszins naïeve lobby van de EVO en de redersorganisaties ECSA en KVNOR om uitstel te bewerkstelligen heeft dus niet mogen baten. Daarnaast zijn ook de door de EU Milieuraad voorgestelde nóg strengere eisen niet gehonoreerd waarmee er voor de scheepvaart een uniform regime is."



2020 Tenminste tot 1-1-2020 want Europa stelt dan een maximum voor de overige EU wateren van 0,5 procent zwavel verplicht, waar dat nu nog 3,5 procent bedraagt, vertelt hij. „In Marpol Annex VI is

daarvoor een voorbehoud gemaakt met een mogelijk uitstel van vijf jaar tot 2025. Dit als na een studie in 2018 mocht blijken dat er wereldwijd niet voldoende distillaten verkrijgbaar zullen zijn. Stookolie met maximaal 0,5 procent zwavel is namelijk niet te blenden en dus moet men daarna mondiaal gaan varen op gasolie tenzij men investeert in scrubbers. Een ander alternatief is motoren op LNG want dat is relatief goedkope brandstof en bijzonder schoon." De markt speelt er al op in door te investeren in LNG-bunkerstations.

Ooit maakte de scheepvaart volgens De Keijzer de overstap van kolen naar olie. "Wie weet staan we nu aan de vooravond van het LNG tijdperk voor schepen." (Bron en foto: vandaagemorgen.nl, foto: MAERSK MESSOLOGI ex MAYVIEW MÆRSK, Scheepsfotoruilbeurs, 31-5-2008).



3 d.m.s. ROSSCAN POWER 7607089 1994-1998 duwsleepboot / P3JJ6

Gebouwd 1976, A.M. Liaaen A/S, Ålesund (126)

481 BRT 144 NRT 264 DWT 36,71 (30,97) x 10,06 x 5,80 x . meter.

ijsversterkte duw- sleepboot, voer gekoppeld met de tankduwbak ROSSCAN TANYA (3.460 BRT), 314 ton bunkers, 12 kn.

4.400 EPK, 3.238 kW, 2 x V 12 cyl, 4 tew, 229 x 267, 1.100 omw/min., vertraagd naar 280 omw/min., Alco 12V251F, Alco Engine Division of White Industrial Power Inc., Auburn.

10-1875 kiel gelegd, 18-9-1976 opgeleverd (NV-11142) door Hasund Smie & Sveiseverk A/S, Ulsteinvik (19) als de sleepboot STRIL POWER aan I/S Cesit, Stavanger-Noorwegen, eigenaar: Simon Møkster, Stavanger.

10-1984 ingebracht bij Simon Møkster, Stavanger-Noorwegen.

1986 vlag: Panama en herdoopt BULBAI.

4-1987 herdoopt STRIL POWER en weer onder de Noorse vlag bij Simon Møkster, Stavanger-Noorwegen.

9-1993 ingebracht bij Simon Møkster Shipping AS, Stavanger-Noorwegen.

9-1994 verkocht aan Nordic Tank Shipping AB, Skärhamn-Zweden, in beheer bij Ferm International Ship Management AB, Skärhamn, herdoopt ROSSCAN POWER.

1994 verbouwd tot duwsleepboot, 478 BRT, 143 NRT.

1994 verkocht aan Broström Shipping A/B, Gothenborg-Zweden.

1994 verkocht aan Edina Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus.

1995 verkocht aan Rosscan Power Co. Ltd., Limassol-Cyprus, eigenaar: Broström Rederi AB, Gothenborg, in beheer bij Ferm International Ship Management AB, Skärhamn, Zweden.

12-1998 verkocht aan Big Shipping Ltd., Gdynia, thuishaven: Valletta-Malta, in beheer bij Polish Ship Salvage Co. (Polskie Ratownictwo Okretowe), Gdynia en herdoopt KORAL.

20-1-2003 tijdens een reis van de Zwarte Zee naar Noorwegen, met op sleeptouw een casco van een bevoorradingschip, voor de kust van Dorset in een storm, brak de sleepverbinding en raakte zelf onklaar, door de sleepboot ANGLIAN PRINCE (7725805, Klyne Tugs Lowestoft Ltd., bouwjaar 1980, 1.641 BRT, 11.000 EPK) geassisteerd en naar Portland geëscorteerd.



23-8-2010 (e) verkocht aan Oromare S.p.A., Italië. (Foto: H. de Winde, Westerschelde, foto KORAL: Oromare).



MULTRATUG 22 MMSI: 207290000, 2001 opgeleverd te Thessaloniki als ATLAS Z, 2005 verkocht aan Bourgas Tug Services (BTS), Bourgas-Bulgarije, 2005 herdoopt MULTRATUG 22, roepsein LZRD. 94 ton, 20,00 x 6,35 x . 2,500 meter, 2.026 EPK, 1.490 kW, M.T.U. 6-2012 binnendoor van Bourgas, Bulgarije naar Terneuzen, 1-7-2012 te Frankfurt/Main, 4-7-2012 gearriveerd te Terneuzen. (foto: F. van Rijsbergen, 3-7-2012).

Parlement Nicaragua stemt in met kanaal

Het Parlement van Nicaragua heeft met een overweldigende meerderheid ingestemd met de plannen van president Daniel Ortega om een kanaal te bouwen tussen de Atlantische - en de Stille Oceaan.

Het megalomane plan voor een kanaal van 200 km., dat ook gebruikmaakt van het Nicaragua Meer, heeft dus het groene licht gekregen. Dit betekent echter niet dat het snel - of zelfs ooit - zal worden gebouwd. De grote vraag blijft hoe het kanaal te financieren. Het moet naar verluidt meer dan 30 miljard dollar kosten. De timing voor een dergelijk project lijkt - de huidige marktomstandigheden in acht genomen en het feit dat het Panamakanaal zijn capaciteit fel aan het uitbreiden is - niet echt optimaal. (Bron: N.T. 5-7-2012).

Dockwise naar rechter om controle Fairstar



Zware ladingrederij Dockwise wil via de rechtbank benoeming van drie commissarissen bij Fairstar afdwingen, waarvan het bijna 85 procent van de aandelen in handen heeft.

Dockwise heeft Klaas Westdijk, Frans de Koning en Steven Perrick als commissaris voorgedragen, maar Fairstar weigert ze te benoemen.

De zaak dient op korte termijn bij de voorzieningenrechter in Rotterdam. Die heeft nog geen datum vastgesteld. Fairstar telt nu twee commissarissen. Dockwise heeft na een langdurige overnamestrijd nu 83,4 procent van de aandelen van zijn veel kleinere concurrent in handen en wil de volledige controle over de aan de Noorse beurs genoteerde rederij.

Volgens Dockwise zijn de drie kandidaten 'onafhankelijke en hoog gekwalificeerde professionals met voor Fairstar relevante ervaring'. Westdijk is onder meer oud-topman van Pakhoed, De Koning is oud-directeur Shell Nederland en Perrick is hoogleraar corporate governance. (Bron: N.T., foto: Scheepsfotoruilbeurs).

Dockwise: nog 6,4% Fairstar te gaan



Zware ladingrederij Dockwise heeft zijn belang in concurrent Fairstar gisteren (4-7-2012) opgevoerd van 83,4% to 93,63%. Dochterbedrijf Dockwise White Marlin BV heeft 10,2% van de aandelen overgenomen van de Noorse investeringsgroep ODIN en enkele andere aandeelhouders. (Bron: N.T. 5-7-2012, foto: Fairstar).

Overname Fairstar door Dockwise definitief

De overname van zware ladingrederij Fairstar door het veel grotere Dockwise is onvermijdelijk geworden. Dockwise heeft na recente aankopen van aandelen nu 95% van de aandelen in Fairstar Heavy Transport in handen, meldde het bedrijf dinsdag in een persbericht.

De mondiale marktleider in het zeevervoer is al maanden in een overnamegevecht met Fairstar verwickeld. Met het bereiken van die 95%-grens kan Dockwise zijn prooi via een zogenoemde uitrookprocedure van de beurs halen. De resterende aandeelhouders zijn verplicht om hun stukken aan te bieden als de overnemer daar een bod op uitbrengt.

'Linksom, of rechtsom, de overname gaat door', zegt woordvoerder Fons van Lith in een toelichting. De rederij uit Breda heeft recentelijk een procedure bij de rechtbank in Rotterdam aangespannen om drie commissarissen van eigen signatuur te benemen bij Fairstar. Die wordt waarschijnlijk niet doorgezet, al houdt de rederij die mogelijkheid nog even open.

Dockwise heeft een vloot van 19 half-afzinkbare zware ladingschepen en laat momenteel in Zuid-Korea het grootste schip in zijn soort ter wereld bouwen (de VANGUARD met een draagvermogen van 110.000 ton). Het in Rotterdam gevestigde Fairstar heeft momenteel drie schepen. Een vierde (met een capaciteit van 50.000 ton) komt eind dit jaar in de vaart. (Bron: N.T., 10-7-2012).

Fairstar geeft obligatielening uit

Amsterdam (AFN) - Fairstar Heavy Transport wil via een onderhands geplaatste obligatie 335 miljoen dollar ophalen. Dat maakte het bedrijf, dat voor 95 procent eigendom is van het aan de beurs in Amsterdam genoteerde Dockwise, donderdag bekend.

De opbrengst van de lening wordt onder meer gebruikt om de bestaande bankschuld bij ING te herfinancieren. Een bedrag van 20 miljoen dollar is bestemd voor een tweede aanbetaling op een schip dat



Fairstar wil kopen.

Dockwise bracht eerder dit jaar een bod uit op Fairstar. Het bedrijf verzette zich hevig en noemde de overnameprijs te laag. Desondanks wist Dockwise een belang van 95 procent te verwerven. (Bron: De Telegraaf, 12 juli 2012,



TEAL 8113566, 28-8-2003, op het Calandkanaal met aan boord de bok ASIAN HERCULES en sleepboot SMIT MADURA, klaar voor vertrek naar Singapore. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs).

SMIT MADURA 8714891, 22-10-1987 kiel gelegd, 12-1988 opgeleverd door Cant. Navale "Ferrari" S.p.A., La Spezia (68) als SALVATORE aan "Augustea" Imprese Marittime S.p.A., Napels-Italië, in beheer bij Scinicariello Augustea Ship Management, 50,00 (43,50) x 14,55 x 6,70 x 5,700, 9.000 EPK, 2 x V-16 cyl, Polar 16V25, Wärtsilä Diesel AB, Trollhättan, AHTS, 114 ton trekkracht, 15,5 kn. 1991 verkocht aan Augusta Offshore S.r.l., Italië. 1997 verkocht aan Augusta Supply Vessels S.p.A., Napels-Italië. 2003 verkocht aan Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore, thuishaven en vlag: Nassau-Bahamas, 13-5-2003 vertrokken van U.S. Gulf naar de Bahamas, 19-5-2003 overgedragen aan Smit, in beheer bij Smit Singapore Pte. Ltd., Singapore, herdoopt SMIT MADURA. 18-8-2003 gearriveerd aan de Parkkade te Rotterdam vanaf Freeport, 27-8-2003 van de Parkkade naar de Europoort en op de TEAL gezet, 29-8-2003 vertrokken naar Singapore a/b van de TEAL, zou te Singapore van andere Wärtsilä motoren voorzien

worden. 29-11-2007 (e) in beheer bij Smit Amandla Marine Pty. Ltd., Kaapstad. 6-2010 verkocht aan Smit Amandla Marine Pty. Ltd., Kaapstad-R.S.A., roepsein ZR8600.



ATLANTIC 7360679, 10-9-1974 te water gelaten als VULKAN, 1975 opgeleverd door Schichau-Unterweser G.m.b.H., Bremenhaven (2254) als ATLANTIC aan Bugsier-, Reederei- und Bergungs A.G., Hamburg-West Duitsland, 1.597 BRT, 164 NRT, 1.180 DWT, 8.800 EPK, trekkracht 105 ton, 1977 vermogen opgevoerd naar 13.920 EPK, 10.240 kW, trekkracht 135 ton, 2 x V12 cyl, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen. Zusterschepen: WOTAN, SIMSON en TITAN. 1994 verkocht aan Admiral Overseas Inc., Panama, in beheer bij Bilinder Marine Corp. S.A. 1994 verbouwd tot jacht, 8.800 EPK, 6.473 kW, 1995 verkocht aan Custodian of the Two Holy Mosques King Fahd bin Abdul Aziz al Saud, Saudi Arabia, in beheer bij Bilinder Marine Corp. S.A., herdoopt KHOZAM. 1995 geschrapt uit Lloyd's Register, geregistreerd als jacht. (Foto: TVDZ).



KHOZAM 7360679, 14-9-2002, Málaga, Spanje, foto: Javier Bueno via shipspotting.com.



XIANG RUI KOU 9483102 op boei 81, Calandkanaal, geladen met de SEAJACKS ZARATAN, 9-7-2012 deze naar Rhenus Terminal, Europahaven gebracht door de SMIT HUDSON, THAMESBANK en UNION 11. (Foto: T. Koornhof).

XIANG RUI KOU 9483102, heavy load carrier, 25-12-2009 kiel gelegd, 25-1-2011 te water gelaten, 13-7-2011 opgeleverd door Guangzhou Shipyard International Co. Ltd. (HPS3012) als XIANG RUI KOU aan COSCO Shipping Co. Ltd., China, roepsein BOON, 35.568 BRT, 48.293 DWT.



SEA JACKS ZARATAN 9596571, ontwerp GustoMSC NG5500, wind farm installation vessel, 15-7-2010 (AB) besteld bij Lamprell Shipyard, 21-10-2010 1e staal gesneden, 14-11-2010 kiel gelegd, 30-1-2012 te water gelaten, 22-5-2012 opgeleverd door Lamprell Energy Ltd., Sharjah/Hamriyah Facility (104) als SEA JACKS ZARATAN aan Seajacks 3 Limited, Panama, in beheer bij Seajacks UK Ltd., Great Yarmouth, 9.704 BRT, 2.911 NRT. 9-2012 aanvang werk, samen met de SEA JACKS LEVIATHAN 9522219, op het Meerwind Offshore Wind Park ten noordwesten van Helgoland.



DUTCH PEARL 9547881, 4-7-2012 te Maassluis om te bunkeren, foto C. Kloppenburg <http://www.photomaassluis.com> 2-7-2009 (e) casco te water gelaten, 15-3-2010 te water gelaten bij Scheepswerf Gebr. Kooiman B.V. te Zwijndrecht onder bouwnummer 190, 25-3-2010 proefvaart op het Hollands Diep, 29-3-2010 proefvaart op het Haringvliet en naar de Botlek voor trekproeven, 2-4-2010 te Scharendijke gedoopt DUTCH PEARL en opgeleverd aan Dutch Pearl B.V., Scharendijke, in beheer bij F.J.M. Hubregtse-Van den Berge V.o.F., Scharendijke en Sea Contractors B.V., Vlissingen, 2-4-2010 open dag aan boord, roepsein PBZP, 254 BRT, 76 NRT, 363 DWT, 31,10 x 9,50 x 3,10 x 2,600 meter, 3.182 EPK, 2 x Mitsubishi S16R-MPTA, trekkracht 45,1 ton, 12 kn., 5-4-2010 vertrokken naar Rotterdam.

Scheepshypotheek wordt reder

De grijze sombere lucht boven deze ELUSIVE en ELECTRA is symbolisch voor de twee zusterschepen. Al sinds februari liggen ze bij Serdijn Ship Repair aan Pier 4 in de Waalhaven. Niet om te repareren maar omdat ze vanwege de slechte marktsituatie zonder emplooi zijn geraakt. Geen inkomsten dus, waardoor niet langer voldaan kon worden aan financiële verplichtingen, zoals onder meer de scheepshypotheek. Gevolg was het 'aan de ketting leggen' en een faillissement, waarna de schepen openbaar werden geveild.

Ze kwamen 'onder de hamer' in opdracht van schuldeiser Rabobank Shipping, onderdeel van de Rabobank Groep, die in 1986 de in 1899 opgerichte Nederlandse Scheepshypotheekbank overnam. Een kwalijke zaak voor de aandeelhouders van de CV constructies waarmee de schepen gefinancierd waren en die beheerd



werden door JR Shipping van Jan Reier Arends in Harlingen. Met de investeringsaftrek zal aanvankelijk wel fiscaal voordeel zijn behaald maar nu blijft er voor de participanten geen Eurocent over.

Frappant is het feit dat de in 1995 en 1996 in de vaart gebrachte containerfeeders zijn gebouwd bij de gerenommeerde Sietas werf in Hamburg en die is onlangs ook failliet gegaan. Daarnaast wilde het toeval dat de veiling in het WTC aan de Coolsingel plaatsvond in de Goudriaan Zaal, vernoemd naar de naam uit de roemruchte rederij Van Nievelt Goudriaan, die al jaren geleden het loodje legde.



Na het opbieden en afmijnen brachten de ELUSIVE en ELECTRA elk € 1,56 miljoen op en wat er nu gaat gebeuren zit nog op het achterste van de Rabotong. Het bleek namelijk dat ze gekocht zijn door Rabobank Shipping zelf, die daarmee nu reder is geworden. De Rabobank is sponsor van de bekende wielerploeg, waarin ook de nodige buitenlanders fietsen. Wellicht reden genoeg om de schepen fiscaal aantrekkelijk om te vlaggen en om te dopen in RABORENNER en RABOSPRINTER.

Door Cees de Keijzer en fotograaf Riemer van Bolhuis van www.worldshipsocietyrotterdam.nl

ELUSIVE 9123805, 11-4-2012 tijdens de veiling opgehouden en in eigendom van Rabobank Shipping overgegaan, 6-2012 verkocht, thuishaven Sneek, 27-6-2012 verhaald naar Dockside Ships Facilities B.V., IJsselmonde, 6-7-2012 herdoopt NJORD.

ELECTRA 9129469, 11-4-2012 tijdens de veiling opgehouden en in eigendom van Rabobank Shipping overgegaan, 6-2012 verkocht aan Atlantic Pioneer Shipping Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Oost Atlantic Lijn B.V., Rotterdam, roepsein 5BQZ3, 8-6-2012 om 14:30 verhaald van Waalhaven Pier 4 Serdijn steiger 3 naar Waalhaven Pier 4 Serdijn steiger 2 onder de nieuwe naam ATLANTIC COAST (12-7-2012 (GL) herdoopt).





ARKLOW STAR 9196254, 7-7-2012 te Schiedam, foto: Scheepsfotoruilbeurs. 23-7-1999 gedoopt door mevr. E. v.d. Bergh-Ebbelaar (echtgenote van directeur Linde Lloyd) en te water gelaten, 7-9-1999 opgeleverd door Scheepswerf & Machinefabriek Barkmeijer Stroobos B.V. (290) aan Rederij Steggerda B.V., Zaandam, in beheer bij Arklow Shipping Ltd., Rotterdam, 2.316 BRT, 154 TEU, 1.852 EPK, 11 kn. 2001 verkocht aan Scheepvaart Maatschappij Swetteland B.V., Zaandam, in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam. 19-6-2006 (e) verkocht aan BBS Bulk I KS, Noorwegen, thuishaven: Zaandam, in beheer bij Arklow Shipping Nederland B.V., Rotterdam. 5-2012 uit bare-boat charter bij Arklow Shipping Ltd., thuishaven: Rotterdam en herdoopt BBS STAR.



ALLERDIEP 9472012, 12-7-2012 vanaf de Middensluis onderweg naar de Bosporushaven, foto: R. Coster. 6-12-2007 kiel gelegd, 13-11-2009 te water gelaten, 19-1-2009 opgeleverd door Rong Cheng Shipbuilding Industry Co. Ltd., Shidao (RC17) als ALLERDIEP aan Zomala Shipping Co. Ltd., Limassol-Cyprus, in beheer bij Intership Navigation Co. Ltd., Limassol, roepsein 5BMF2, 2.984 BRT, 4.181 DWT, 1.800 kW, Yanmar 6EY26, Yanmar Co. Ltd., 12 kn.



TRACER 9204702, foto: M. Coster, 12-7-2012 t.h.v. de pont bij Velsen Zuid, komend uit de Noordersluis te IJmuiden tijdens een reis van Newcastle naar Shipdock B.V., Amsterdam. 8-1999 opgeleverd door Zhonghua Shipyard, Shanghai (406) als TRACER aan Pine Maritime Ltd., Willemstad-N.A., in beheer bij Graig Ship Management Ltd. 2001 in beheer bij BigLift Shipping B.V. 6-4-2004 te Porto Nagaro, Italië onder de Nederlandse vlag gebracht, ingebracht bij C.V. Scheepvaartonderneming "Tracer", Amsterdam, in beheer bij BigLift Shipping B.V. 3-3-2006 tijdens een reis van Bilbao naar Lobito de haven van Gijon binnengelopen nadat de lading kettingen in slecht weer ging schuiven.



EEMS SERVANT 9559602, 20-5-2010 (BV) opgeleverd door 189 Ship Yard, Hai Phong City, Vietnam (2006-3) als EEMS SERVANT aan C.V. "Eems Servant", Delfzijl, in beheer bij Chr. Kornet & Zn. B.V., in bevrachting bij Amasus Shipping B.V., Delfzijl, roepsein PBTI, 1.862 BRT, 920 NRT, 2.620 DWT, 87,27 (83,20) x 11,42 x 5,85 x 4,260 meter, 1.500 EPK, 1.104 kW, Anglo Belgian Corp., Antwerpen NE-09, 11 kn., 24-5-2010 vertrokken van Ha Phong met bestemming Singapore. (Foto's: M. Coster, 7-7-2012).



HUMBOLDT REX 9179397, 22-12-1998 (BV) opgeleverd door Usuki Shipyard Co. Ltd., Usuki (1656) als HUMBOLDT REX aan Sagana Shipping Inc., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Victoria Ship Management Inc., Manilla, 7.637 BRT, 2007 verkocht aan Ratu Shipping Co. S.A., in beheer bij Victoria Ship Management Inc., Manilla, 2009 verkocht aan Sagana Shipping Inc., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Victoria Ship Management Inc., Manilla, 5-2009 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 6-2012 verkocht. (Foto: L. Bot, 2-4-2012).



SEASON TRADER 9179402, 26-1-2000 (BV) opgeleverd door Usuki Shipyard Co. Ltd., Usuki (1657) als SEASON TRADER aan St. Vincent Shipping Inc., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Victoria Ship Management Inc., Manilla, 2008 verkocht aan Golden Steamship, Manilla-Filippijnen, 2009 verkocht aan St. Vincent Shipping Inc., Manilla-Filippijnen, 5-2009 in de pool bij Seatrade Groningen B.V. 6-2012 verkocht. (Foto: R. Zegwaard, 29-3-2010, Nieuwe Waterweg t.h.v. Hoek van Holland).



ANDANTE 9341108, 4-7-2012 in de Dordtsche Kil tijdens een reis van Vejle, Denemarken naar Moerdijk, foto: IJ. Plokker. 18-6-2003 kiel gelegd, 31-1-2005 te water gelaten, 16-4-2005 (GL) opgeleverd door Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co. Ltd., Tanggu (SB350-2) als ANDANTE aan Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G. M.S. "Hohe Plate", Gibraltar, in beheer bij Briese Schifffahrts G.m.b.H. & Co. K.G., Leer, 5.232 BRT, 6.405 DWT, 3.840 kW, MaK 8M32C, Caterpillar Motoren G.m.b.H. & Co. K.G. NE-04, 13 kn.



DOLFIJNGRACHT 9420825, 4-7-2012 op het Noordzeekanaal, foto: R. Coster. 30-10-2009 geplande oplevering, 27-8-2009 opgeleverd door Jinling Shipyard, Nanjing, China (JLZ06-0406) als DOLFIJNGRACHT aan C.V. Scheepvaartonderneming "Dolfijngracht", Amsterdam, in beheer bij Spliethoff's Bevrachtingskantoor B.V., roepsein PBSZ, 13.706 BRT, 17.967 DWT. 31-8-2009 vertrokken van Zhenjiang naar Shanghai.

Zusterschepen "D"klasse:

DIJKSGRACHT 9420772, Jingling, Nanjing (JLZ06-0401), 30-11-2008 gepland, 19-12-2008 opgeleverd.
DAMGRACHT 9420784, Jingling, Nanjing (JLZ06-0402), 31-12-2008 gepland, 23-1-2009 opgeleverd.
DANZIGERGRACHT 9420796, Jingling, Nanjing (JLZ06-0403), 10-3-2009 gepland, 24-4-2009 opgeleverd.
DELTAGRACHT 9420801, Jingling, Nanjing (JLZ06-0404), 20-3-2009 gepland, 5-2009 opgeleverd.
DIAMANTGRACHT 9420813, Jingling, Nanjing (JLZ06-0405), 30-9-2009 gepland, 28-7-2009 opgeleverd.
DONAUGRACHT 9420837, Jingling, Nanjing (JLZ06-0407), 30-11-2009 gepland, 30-10-2009 opgeleverd.
DYNAMOGRACHT 9420849, Jingling, Nanjing (JLZ06-0408), 30-12-2009 gepland, 5-1-2010 opgeleverd.

Koningin Beatrix sluit zeewering Maasvlakte 2

Rotterdam - Vanaf woensdag ziet de Nederlandse kustlijn er definitief anders uit. 'Koningin Beatrix gaf het startsein voor het sluiten van de zeewering van Maasvlakte 2', meldt Havenbedrijf Rotterdam woensdag.

Rond doortij, toen de stroming minimaal was, is met groot materieel van aannemers Boskalis en Van Oord het gat in de elf km lange zeewering gesloten. Hans Smits, president-directeur Havenbedrijf Rotterdam: "Na 3,5 jaar hard werken is vandaag een belangrijke mijlpaal bereikt. De zeewering rond Maasvlakte 2 is gesloten en deze 2.000 ha nieuw Nederland is nu goed beschermd tegen de zee."

Eind 2008 startte Havenbedrijf Rotterdam met de aanleg van Maasvlakte 2, het landwinningproject in de Noordzee voor de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. De aanleg van het nieuwe havengebied ligt op schema en in 2014 worden de eerste containerterminals operationeel. De kaart van Nederland komt er door dit project anders uit te zien. De Rotterdamse haven wordt 20% groter, Nederland wordt 2.000 hectare groter en de kustlijn ligt zo'n 3,5 km verder in zee.

Zeewering

Die nieuwe kustlijn nadert nu zijn voltooiing. De afgelopen jaren is deze van twee kanten gebouwd. Aan de noordkant, langs de vaargeul naar de haven, is 3,5 km harde zeewering aangelegd. De constructie is uniek voor Nederland vanwege het stenig duin in combinatie met een blokkendam waarvoor bijna 20.000 betonblokken uit de zeewering van de bestaande Maasvlakte zijn hergebruikt.

foto: 1-2009

Aan de zuidkant is een zachte zeewering van 7,5 km lang, opgebouwd uit strand met 14 m hoog duin. Het duin is over de hele lengte ingeplant met helmgras. Aan de zuidzijde is het strand 100 m breder gemaakt zodat strandgangers ook bij vloed een mooi breed strand hebben. Vandaag is het zogenoemde sluitgat tussen deze twee gedicht.



Sluiting

De sleeplopperzuigers PRINS DER NEDERLANDEN en VOX MÁXIMA (fotorechts) en de snijkopzuiger EDAX (foto links) van hebben sinds half juni de laatste 10 miljoen kuub zand naar het ontbrekende stuk zeewering tussen zand- en stenig duin gebracht. Vandaag werkten de drie zuigers samen om het noordelijke- en zuidelijke deel van de buitencontour met elkaar te verbinden.

Deze eerste grote zandsluiting sinds de bouw van de Philipsdam 25 jaar geleden, is een sterk staaltje van de waterbouwers Boskalis en Van Oord, verenigd in PUMA (Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte).

Hollands Glorie

De aanleg van Maasvlakte 2 is een stukje Hollands Glorie. De twee grote Nederlandse waterbouwbedrijven Boskalis en Van Oord hebben in korte tijd dit nieuwe land aangelegd. Met dit nieuwe gebied kan de bedrijvigheid in de Rotterdamse haven naar verwachting zeker de komende 20 tot 25 jaar blijven groeien. Dat is goed voor de internationale handel, voor de positie van Rotterdam als poort van Europa en voor de werkgelegenheid. (Bron: blikopnieuws.nl, woensdag 11 juli 2012, foto's: maasvlakte2.com).



Maasvlakte 2, foto 4-2012, onder: zoals het moet worden. (foto en illustratie: maasvlakte2.com).



en terug in de tijd.....



SOLSKIN 5333713, 23-11-1919 opgeleverd door N.V. Scheepsbouw-Maatschappij "Farmsum" v/h. Gebr. Niestern, Delfzijl (131) als DELFZIJL aan N.V. Maatschappij Stoomschip Delfzijl, Rotterdam, in beheer bij Firma Gebr. van Uden, Rotterdam. 896 BRT, 462 NRT, 1.370 DWT, 550 IPK, 3 cyl, T.E.M., N.V. Alblasterdamsche Machinefabriek, Alblasterdam, 8 kn.

25-1-1920 verkocht aan Union Maritime Belge S.A., Antwerpen-België, in beheer bij M.J. van der Eb, Rotterdam.

9-1924 verkocht aan Ludvig Lorentzen, Oslo-Noorwegen, herdoopt LYSAKER.

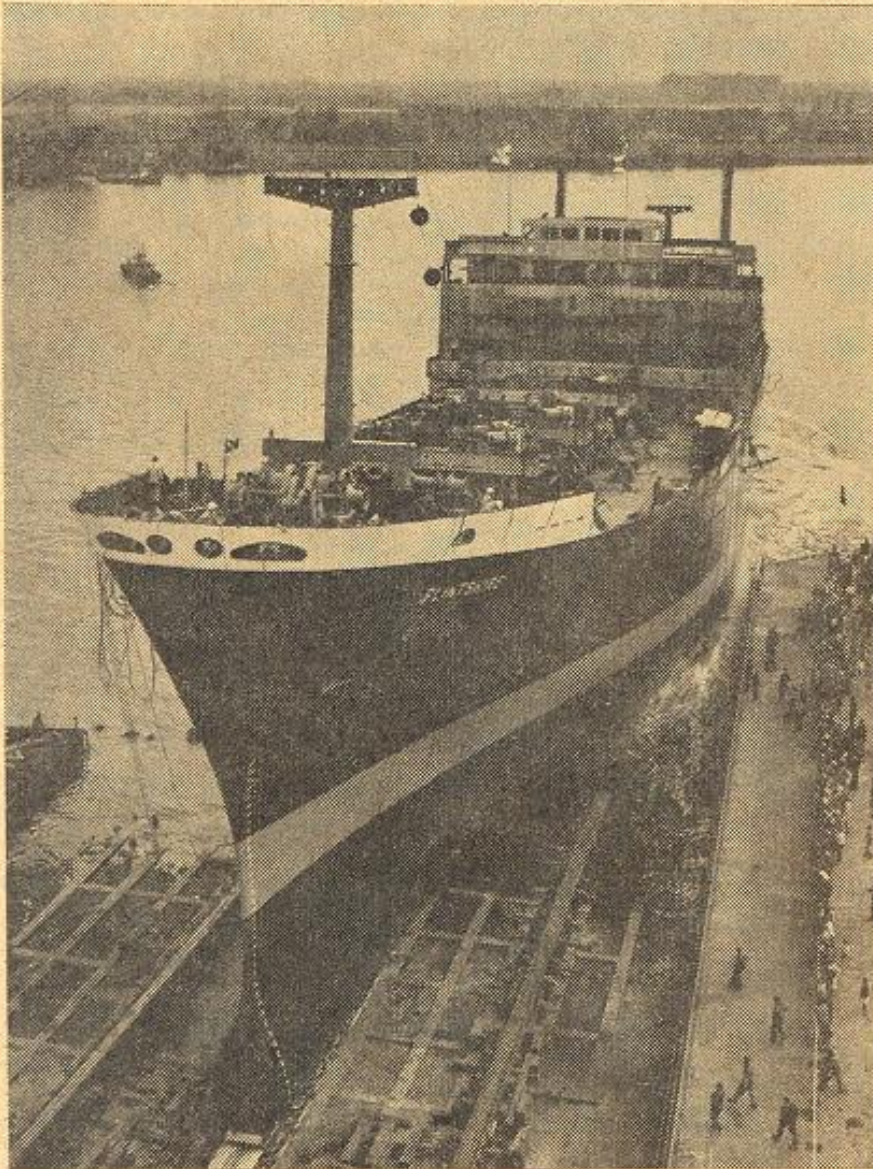
1940-1945 in de Hjemmeflåte. De LYSAKER, die in de oorlog in door Duitsland gecontroleerd gebied voer, werd op 23 maart 1945, tijdens een reis met algemene lading van Tromsø naar Oslo, door geallieerde vliegtuigen te Sandshamn, Sunnmøre, tot zinken gebracht. In 1946 het wrak gelicht en in Ålesund opgelegd. Daar door de verzekeraars, de Statens Krigskaskoforsikning, verkocht "as is" aan Erling Sannes te Bodø, in 1947 doorverkocht aan H. Angell-Olsen te Harstad/Oslo. Ze arriveerde in juni 1947 op sleeptouw van Ålesund te Ofoten (bij Narvik) voor herstel door de Bogen Verft & Dock. In maart 1948 verkocht aan de A/S Solskin (Holger Fischer) en herdoopt SOLSKIN, op 24 april 1948 door de werf opgeleverd. (Bron: Marhisdata).

24-4-1948 verkocht aan A/S. "Solskin", Oslo-Noorwegen, in beheer bij Holger Fischer.

1958 verkocht aan Abdallah & Nazem Gandour, Beirut-Libanon.

2-1969 gesloopt te Tripoli. (Foto: collectie B. Kruidhof).

„FLINTSHIRE” TE WATER



Op 18 juni 1962 werd bij C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven N.V. te Krimpen aan de IJssel, het enkelschroef motorvrachtschip „Flintshire", bouwnummer 809, in aanbouw voor de Glen Line Limited te Londen, een van de maatschappijen van het Alfred Holt concern, tewater gelaten.

Voorafgaand aan de tewaterlating werd het m.s. Flintshire

plechtig gewijd door Reverend W. Popham Hosford (Senior Chaplain, Missions to Seamen, Rotterdam) en Reverend R. O. A. Jones (Christ Church, Amsterdam). Mrs. G. Smith, echtgenote van een van de directeurs van de Glen Line Limited te Londen, verrichtte de doopplechtigheid.

De „Flintshire" is het derde van een serie van 4 snelle vrachtschepen, welke door het

Alfred Holt concern in opdracht zijn gegeven bij de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f. (1 stuks), C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven N.V. te Krimpen aan den IJssel (1 stuks) en The Fairfield Shipbuilding and Engineering Company Ltd., Glasgow (2 stuks).

Het schip voldoet aan de eisen van Lloyd's Register of Shipping onder wiens toezicht het ook wordt gebouwd. Verder voldoet het schip aan de laatste eisen van het Britse Ministerie van Transport, de Britse Admiraliteit, e.a.

De lengte over alles is 165,73 meter, de lengte tussen de loodlijnen 152,40 meter, de breedte over de spanten 22,70 meter, de holte tot het bovendek 13,26 m, terwijl de geladen zomer diepgang 9,14 m bedraagt, waarbij het schip een bruto inhoud van \pm 12.000 reg. ton heeft en een draagvermogen van ongeveer 10.750 ton.

Het schip heeft zes laadrui- men, waarvan zich er vier voor en twee achter de machinekamer bevinden. Het ruim, grenzend aan de voorzijde van de machinekamer, is grotendeels geschikt gemaakt voor het transport van gekoelde lading. Verder zijn er in het schip een aantal tanks met een totale inhoud van 1840 m³ voor het vervoer van vloeibare lading.

De luikhoofden op het bovendek zullen voorzien worden van stalen MacGregor luikdeksels.

De voortstuwingsinstallatie zal bestaan uit een 9-cilinder enkelwerkende 2 taot dieselmotor, type 9 RD 90, vervaardigd door de firma Sulzer, Zwitserland. Deze motor is van het laatst ontwikkelde type en is de grootste die deze fabriek tot dusver gemaakt heeft. De oplading van de motor wordt verzorgd door drie Sulzer RT 67 oplaadgroepen. De motor zal bij 107,5 omw/min. een normaal vermogen leveren 16.600 RPK zal kunnen worden geleverd. De snelheid van het schip bij normaal vermogen zal in volgeladen toestand 20 knopen moeten bedragen.

AGIENA, 12-1936 te water gelaten, 18-3-1937 opgeleverd door N.V. Noord-Nederlandsche Scheepswerven, Groningen (156) als AGIENA aan Hendrik Evert Tattje, Groningen, in bevrachting bij N.V. Kamp's Scheepvaart- en Handelmaatschappij, Groningen, roepsein PCFG. Brandmerk 1775 Z GRON 1937. 333 BRT, 154 NRT, 415 DWT, G 633 m3, 41,10 (40,51) x 7,01 x 2,92 x 2,540 meter, 270 EPK, 6 cyl, 4 tew, 275 x 400, Motorenwerke Mannheim A.G., Mannheim #37966, 9,5 kn.

25-5-1939 RN: Gisteravond omstreeks kwart over zes is op de Nieuwe Maas, ter hoogte van de Keilehaven, een scheepsongeval gebeurd, dat wonder boven wonder geen mensenlevens heeft geëist. De 300 ton metende motorkustvaarder AGIENA, kapitein-eigenaar H.E. Tattje uit Groningen, vertrok uit de Lekhaven met een lading uien naar Boston. Ook was een grote hoeveelheid balen uien op het dek geladen. Reeds bij het vertrek in de haven had deze deklading gewerkt, doch zodra men buiten de haven kwam, schoven de balen naar bakboord en sloeg het scheepje om. Een gelukkige omstandigheid was echter, dat op dat ogenblik de sleepboot NIEUWE MAAS passeerde. Vóór de AGIENA geheel omsloeg, was de sleepboot reeds zo dichtbij, dat de 59-jarige gezagvoerder van de kustvaarder en zijn vijf mede opvarenden konden overspringen. Hierbij raakte één der matrozen nog te water. Hij kon echter zonder moeite aan boord van de sleepboot worden getrokken. Na het kapseizen bleef de AGIENA drijven. Drie sleepboten hebben geruime tijd getracht het omgeslagen schip in de Keilehaven binnen te brengen. Dit lukte echter niet. Bij de ingang van de haven bleef het schip met de stuurhut aan de grond zitten. Nog vannacht is Van der Tak's Bergingsbedrijf begonnen met het lichten van het schip. Om 5 uur hadden de bokken de AGIENA reeds in de takels en kon het vaartuig weer recht worden gezet. Schip en lading zijn verzekerd. De opvarenden hebben al hun bezittingen verloren.



23-12-1939 RN: De Raad voor de Scheepvaart behandelde gistermiddag de zaak tegen de kapitein van het motorschip AGIENA, wiens schip op 24 mei jl. na het uitvaren van de Lekhaven was omgeslagen. De inspecteur-generaal voor de scheepvaart had tegen de kapitein een klacht ingediend, omdat bij het onderzoek was gebleken, dat het schip een te hoge deklast had. Daarenboven had de kapitein gevaren met slechts één motordrijver, hetgeen bij de wet verboden is. Bij de behandeling van deze zaak gaf de kapitein een relaas van het ongeval. Nadat het schip in de IJsselhaven en in de Lekhaven een lading uien had ingenomen, vertrok het in de avond van 24 mei naar Boston (Linc). Toen de AGIENA uit de Lekhaven de rivier was opgedraaid, maakte het schip spoedig slagzij over bakboord. In zeer korte tijd sloeg het geheel om, zodat de bodem boven kwam te liggen. De volgende dag is het door drijvende bokken in de normale positie teruggebracht. De kapitein kon niet vertellen hoeveel ton bij vertrek geladen was. Hij, noch de stuurman, die als tweede getuige werd gehoord, konden precies zeggen hoe hoog de deklast was. De ballasttanks waren leeg.

De voorzitter wees de kapitein erop, dat hij als verantwoordelijk man voor zijn schip toch had moeten weten, hoe hoog de deklast was. De stuurman was ervan op de hoogte, dat de AGIENA een certificaat voor de houtvaart met de beperking, dat de deklading niet hoger mocht zijn dan 2,30 meter. Betreffende de tweede kwestie verklaarde de inspecteur-generaal, dat de kapitein uit Rotterdam op 29 maart met twee motordrijvers was weggevaren. In Antwerpen had hij één motordrijver ontslagen, zonder hem van de monsterrol te schrappen. Hieruit komt duidelijk vast te staan, dat de kapitein willens en wetens de wet heeft willen ontduiken. Het was de inspecteur-generaal evenzeer duidelijk, dat het omslaan van het schip te wijten is aan de nalatigheid van de kapitein, die zich zeker ervan had moeten vergewissen, hoeveel deklading de AGIENA had voor de reis, welke zo ongelukkig verliep. Hij vroeg de Raad voor de Scheepvaart bij zijn uitspraak te willen overwegen dat hier een voorbeeld gesteld moet worden. Te veel worden pogingen aangewend, om bestaande bepalingen voor de scheepvaart te ontduiken. Deze bepalingen zijn toch gemaakt om de scheepvaart zo veilig mogelijk te maken. Deze kapitein is wel zeer nonchalant geweest. De Raad zal later uitspraak doen.

1-3-1940 RN: De Raad voor de Scheepvaart heeft gisteren uitspraak gedaan inzake het motorschip AGIENA, dat op de Nieuwe Maas, na het verlaten van de Lekhaven te Rotterdam op 24 mei 1939 is omgeslagen, alsmede inzake de klacht van de Inspectie-Generaal voor de Scheepvaart tegen de kapitein van dit vaartuig, wegens het varen met onvoldoende bemanning. De Raad is van oordeel, dat het kenteren van de AGIENA is veroorzaakt door onoordeelkundige belading, waarvoor de betrokkene aansprakelijk is. Uit niets is gebleken, dat de stabiliteit van de AGIENA niet goed was. De kapitein heeft, zonder iets na te meten, de belading doen ophouden, toen hij meende, dat er genoeg geladen was. Met grote lichtvaardigheid is hier met de stabiliteit gespeeld. De schuld van de kapitein aan deze ramp staat, naar 's Raads oordeel vast. Een straf van schorsing acht de Raad geboden. Wat de klacht betreft, deze is gegrond, hetgeen door de aangeklaagde ook niet is betwist. Dit geval is echter, naar 's Raads oordeel, van zeer ernstige aard. De misdraging van de kapitein bestaat hier niet eenvoudig in het niet nakomen van de wettelijke voorschriften, maar deze kapitein heeft op slinkse wijze de schijn aangenomen, alsof hij aan de ten deze geldende voorschriften voldeed. Een strenge correctie is hier nodig. Mitsdien straft de Raad de betrokkene terzake van het kenteren van het schip, door hem de bevoegdheid te ontnemen om als kapitein te varen op een schip voor de tijd van een maand, en terzake van de klacht, door hem die bevoegdheid te ontnemen voor de tijd van twee maanden.

10-5-1940 te Lorient met een lading steenkool. 16-5-1940 ingeschreven bij the Netherlands' Shipping & Trading Committee, Londen en in beheer bij Freight Express Ltd. te Londen. Later in beheer bij Ald Shipping Compagny Ltd., Bristol. 27-5-1940 in timecharter bij het Ministry of Transport, later Ministry of War Transport. 10-8-1945 timecharter beëindigd.

13-1-1948 verkocht aan Hendrik Evert Tattje, Berend Oeseburg en Tonnis Tammes, Groningen, in bevrachting bij N.V. Kamp's Scheepvaart- en Handelmaatschappij, Groningen.

25-5-1951 verkocht aan Hendrik Evert Tattje, Berend Oeseburg en Cornelis Tammes, Groningen, in bevrachting bij N.V. Kamp's Scheepvaart- en Handelmaatschappij, Groningen.

22-11-1951 verkocht aan Hendrik Evert Tattje en Berend Oeseburg, Groningen, in bevrachting bij N.V. Kamp's Scheepvaart- en Handelmaatschappij, Groningen.

22-3-1956 verkocht aan Teunis de Groot Jr. & Folkert Feenstra, Dordrecht, in beheer bij N.V. "Fegro", Dordrecht, roepsein PDLP. herdoopt CONTINENTAL.

2-10-1956 verkocht aan Ruth Müntinga & Diedrich Schumacher, Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Poseidon Schiffahrts G.m.b.H., Hamburg.

6-1-1958 verkocht aan Ruth & Menne Jans Müntinga, Hamburg-West Duitsland, in beheer bij Poseidon Schiffahrts G.m.b.H., Hamburg.

2-3-1958 tijdens een reis van Londen naar Grangemouth met een lading oud ijzer, in aanvaring gekomen met het Britse m.s. WANSBECK (Wansbeck Shipping Co. Ltd. Newcastle-U.K. (Anthony & Bainbridge Ltd.)), 5-1952 opgeleverd door Bodewes Scheepswerven, Martenshoek (400), 806 BRT), ten noordwesten van Haisboro Light Vessel voor de kust van Norfolk gezonken, daarbij verloor 1 opvarende het leven. (Info: Marhisdata, foto: NN/TVDZ).

TITAN 5362192, 29-10-1955 te water gelaten, 19-3-1956 opgeleverd door N.V. Scheepswerf v/h Jonker & Stans (276) als TITAN aan N.V. Rederij Gebr. Wijsmuller, IJmuiden, in beheer bij N.V. Bureau Wijsmuller, roepsein PHZD, 245 BRT, 13 NRT, 31,98 (29,60) x 8,23 x 4,20 x 3,565 meter, 1.200 IPK, 800 EPK, 2 x Bolnes, N.V. Machinefabriek "Bolnes", Krimpen a/d Lek, vertraagd naar 1 schroef, trekkracht 18 ton, 11,5 kn. 1981 t/m 5-3-1982 opgelegd te Amsterdam. 1982 verkocht aan Wijsmuller B.V., IJmuiden.



1983 verkocht aan Illman Jones Inc., Oakland, vlag: Gibraltar, 26-4-1983 vertrokken van IJmuiden naar Zwijndrecht, daar herdoopt TITAN-A. 1983 verkocht aan Levine Shipping Ltd., Gibraltar. 1992 t/m 1993 in beheer bij Sorek Services Ltd., Gibraltar. 2005 als TITAN-A gezien bij Papeete, Clipperton Eiland. (Foto: W. Koper).



SIMSON 5328861, 29-1-1958 te water gelaten, 20-4-1958 opgeleverd door Machinefabriek & Scheepswerf Fa. A. van Bennekum, Sliedrecht (21) als SIMSON aan N.V. Rederij Gebr. Wijsmuller, IJmuiden, in beheer bij N.V. Bureau Wijsmuller, roepsein PHMV, 206 BRT, 19 NRT, 29,93 (28,15) x 8,26 x 4,02 x 3,132 meter, 1.200 IPK, 800 EPK, 2 x 8 cyl, Bolnes, N.V. Machinefabriek "Bolnes", Krimpen a/d Lek, vertraagd naar 1 schroef, trekkracht 16 ton, 73 ton bunkers, 12 kn. 21-3-1979 gearriveerd te Valletta, Malta, gerepareerd bij Mid Sea Shiprepair Yard and Electrical, opgelegd in de jachthaven te Valletta. 3-1980 in de vaart gebracht. 10-6-1980 opgelegd in de jachthaven te Valletta, Malta. 1982 verkocht aan General Tugboat Company N.V., Willemstad-N.A., in beheer bij Bureau Wijsmuller B.V. 1983 verkocht aan Loucas G. Matsas Salvage & Towage Maritime Co., Piraeus-Griekenland, herdoopt PEGASUS. -- verkocht aan Lyboussakis Salvage & Towage, Piraeus-Griekenland. 23-5-2012 in het KERATSINI DOCK te Piraeus aangevaren door de sleepboot LEON (5017565, ex ANGLEGARTH) en gezonken aan de PPC Pier, slechts de top van de mast was zichtbaar en oliescherm aangelegd, 19-6-2012 gelicht (planning). (Foto: Ioannis Togias via shipspotting.com, Eleusis Port, 5-2-2009).



TIGRIS, nog steeds in de vaart, 11-5-2012, Rhodos.

Afgemeerd in de Mandrakihaven, foto: A. Breijer, destijds machinist HORSEY/DRECHT.
 m.s. DRECHT (9) 23310264. Gebouwd 1958, Scheepswerf R. v.d. Belt, Oudewetering (7) 91,27 BRT 0 NRT 24,80 (22,50) x 6,65 x 3,05 x 2,500 meter. trekkracht 7,5 ton (1983). 500 EPK, 600 IPK, 2 x 6 cyl, 2 tew, 190 x 350, 430 omw/min., vertraagd naar 1 schroef, Bolnes 6L, N.V. Motorenfabriek "Bolnes", Krimpen a/d IJssel (#1742 en #1743), brandmerk 10264 Z ROTT 1958. 5-1957 besteld, 13-8-1958 aan het van Ommerensteiger aan de Parkkade te Rotterdam gedoopt DRECHT door mevr. J.E.C. Haak-Baars en door Ir. J.J. Surie (supervisor tijdens de bouw) overgedragen aan dhr. v.d. Broek namens N.V. Phs. van Ommeren, Rotterdam. 11-1-1961 eigenaar veranderde in N.V. Phs. van. Ommeren (Rotterdam). 15-3-1973 eigenaar veranderde in Phs. van. Ommeren (Rotterdam) B.V. 27-1-1983 eigenaar veranderde in Van Ommeren Rotterdam B.V. 1-1-1984 opgelegd in de Koningin Wilhelminahaven te Vlaardingen. 19-6-1984 proefvaart voor de nieuwe eigenaar, 21-6-1984 verkocht aan Erteka S.A., Athene, 21-6-1984 te Rotterdam aan boord van de CHRISTINA KAVADA gezet en vertrokken naar Piraeus, 18-7-1984 teboekstelling doorgehaald, 1984 te Piraeus aangepast voor het maken van kustreizen, ingebracht bij Erteka Construction Co., Athene, herdoopt TIGRIS, vertrokken naar Rhodos en daar gewerkt met een bak voor de havenuitbreiding. 12-5-1997 vertrokken van Rhodos naar Kasos, de eigenaar is dan Geniki Naftiliaki Techniki S.A., Athene, later ook ingezet voor werk op andere Griekse eilanden.

BNR 571662 9640011, Shoalbuster 2709, casco gebouwd bij Damen Shipyards Koźle SP. z.o.o. te Polen, 12-7-2011 gearriveerd te Hardinxveld-Giessendam om afgebouwd te worden onder bouwnummer 571662, 15-2-2012 te water gelaten te Hardinxveld-Giessendam, 6-3-2012 naar de Europoort voor de proefvaart, 7-3-2012 van de Europoort naar Hardinxveld-Giessendam, roepsein PDNE, 3.000 EPK, 2.238 kW, 2 x Caterpillar 3512B TA/A, trekkracht 40,2 ton, 11,8 kn.



28-6-2012 (e) verkocht aan Bhagwan Marine Pty Ltd., Geraldton WA, Australië, vlag: St. Vincent and Grenadines, roepsein J8B4713, 5-7-2012 (m) herdoopt BHAGWAN HOUTMAN, 13-7-2012 vertrokken van Rotterdam met (voorlopige) bestemming Las Palmas, ETA 21-7-2012 te Las Palmas. (Foto: R. Zegwaard, 13-7-2012).



STATUM 9510670, Shoalbuster 3009, 14-10-2008 proefvaart en trekproeven in de Europoort, 24-10-2008 (e) opgeleverd door Damen Shipyards B.V., Gorinchem (571598) aan Engelsman Towage & Salvage B.V., Makkum, roepsein PBOB, 309 BRT, 3.342 EPK, 2.460 kW, Caterpillar Inc., Peoria, 12 kn., 2-11-2008 vertrokken op de 1e reis met de bok MATADOR 3 naar Ivorgorden. 4-2012 verkocht van Bhagwan Marine

Pty. Ltd., Dampier-Australië, roepsein VJN3880, 20-4-2012 herdoopt BHAGWAN STATUM. (Foto: R. Zegwaard, 14-10-2008, Europoort).



VIGILANT 9533969, Shoalbuster 3009, 2008 kiel gelegd, 2-3-2009 door de STATUM van de werf te Gorinchem naar Damen Shipyards B.V. te Hardinxveld gebracht, 15-4-2009 vertrokken van de werf naar de Europoort voor de proefvaart, 16-4-2009 proefvaart in de Europoort, 24-4-2009 gedoopt door mevrouw Esther Adema en opgeleverd door Damen Shipyards B.V. (Damen Hardinxveld 571617) aan Rederij Engelsman Towage & Salvage B.V., Makkum, 309 BRT, roepsein PBRV. 2012 verkocht van Bhagwan Marine Pty. Ltd., Dampier-Australië, roepsein VJN3901, 22-5-2012 (m) herdoopt BHAGWAN VIGILANT. (Foto: Scheepsfotoruilbeurs, 16-4-2009 proefvaart in de Europoort).



YOGI 9479785, Damen Multicat 2611, 19-5-2008 te water gelaten te Gorinchem, 20-5-2008 begin van de proefvaart, 21-5-2008 terug van de technische poefvaart in de Europoort, 30-5-2008 gedoopt YOGI en opgeleverd door Damen Shipyards B.V. aan Scheepvaartbedrijf Herman Sr. B.V., na oplevering voor 3

maanden ingezet te Liverpool Bay om te assisteren bij het leggen van een kabel door Oceanteam Cable & Umbilical.

6-2012 samen met de ponton STEMAT 89 en sleepboot DUTCH POWER ingezet om kabels te leggen voor het windmolenpark bij Bréhat, 22-6-2012 om circa 03:00 uur ten oosten van Île-de-Bréhat, Frankrijk op een rots gelopen en lek geraakt, op aanwijzing van de post Saint-Quay Portrieux pompen en brandweermannen aan boord gezet om de situatie onder controle te krijgen, om circa 08:00 uur alles onder controle en geëscorteerd door SNSM LOGUIVY naar de haven van Saint-Quay-Portrieux gevaren. (Foto: F. v. Rijsbergen, 22-7-2011).



GRAND MISTRAL 9172777, 3-7-2012 in de Geirangerfjord, Noorwegen, foto: R. Zegwaard. 23-6-1999 (BV) opgeleverd door STX France S.A., Saint-Nazaire (J31) als MISTRAL aan Auxiliaire Maritime J31 S.A., Mata-Utu, vlag: Wallis & Futuna Islands, in beheer bij Festival Shipping & Tourist Enterprises Ltd. 47.276 BRT, 24.097 NRT, 4.225 DWT, 2.265 passagiers, 43.096 EPK, 31.680 kW, 4 x Wärtsilä, Wärtsilä NSD Nederland B.V., dieselelektrisch, 19 kn. 16-7-2004 (e) verkocht aan Auro Shipping S.A., Marshall Islands, 2004 herdoopt GRAND MISTRAL. 28-12-2004 (e) in beheer bij Martinoli SAM. 5-2005 (e) verkocht aan Mistral Shipping S.A., Marshall Islands, in beheer bij Martinoli SAM. 2006 (e) in beheer bij V Ships Leisure SAM. 9-2007 (e) verkocht aan Societa di Crociere Jupiter S.r.l., Italië, in beheer bij V Ships Leisure SAM. 16-12-2008 (e) in beheer bij Costa Crociere S.p.A., Genua. 12-2009 vlag: Madeira (International Shipping Register of Madeira). 6-2011 (e) verkocht aan Grand Celebration, Madeira, in beheer bij Costa Crociere S.p.A., Genua. 8-2011 (e) verkocht aan Grand Cruise Investments, Madeira, in beheer bij Costa Crociere S.p.A., Genua.

De booming business van het cruiseschip

Ondanks de economische malaise is de cruisevaart vorig jaar fors gegroeid met bijna 32 procent naar ruim 86.000 passagiers. En ook de eerste zes maanden van 2012 zet de groei door.

BNR's Paul van der Linden nam een kijkje in de Amsterdamse Passengers Terminal op een cruisedag, een open dag voor wie zo'n varend hotel eens van dichtbij wil zien. Hij sprak er met René Kouwenberg, directeur van de Passenger Terminal. Hoe belangrijk de cruisevaart voor de regio Amsterdam is, wilde Van der Linden weten. Kouwenberg: "Het is heel belangrijk voor de metropool. We hebben het een paar jaar geleden laten uitrekenen en toen leverde elk schip voor de regio tussen de 400.000 en 600.000 euro op."

Economische impuls

Hij somde op waar die inkomsten zoal uit voortkomen: "De gasten, de rederij zelf, en alles wat eromheen hangt. Het bevoorraden van het schip, passagiers die komen invliegen, passagiers die een paar dagen eerder komen. Al met al is het een flinke economische impuls."

The PTA ontving in 2012 tot nu toe 148 schepen. "Al 25 meer dan vorig jaar", weet Kouwenberg. "Dus ondanks de crisis zien we een flinke groei. Als ik 'in de metropool' denk: de collega's in IJmuiden hebben er ook 40. Dus in totaal gaat het om bijna 200 schepen voor deze regio."

Booming

De vraag aan Rogier Brouwer van Cruise Travel was hoe booming deze markt is? "Ontzettend. Het groeit echt heel hard. Er komen steeds meer passagiers. Het aanbod is enorm gegroeid." (Bron: BNR Travel, Pieter van den Akker, 12-7-2012).



COSTA VOYAGER 9183506, 13-7-2012 t.h.v. Snowplanet bestemd voor de Noordersluis te IJmuiden en bestemd voor Dover, foto: M. Coster. 14-7-1999 te water gelaten, 15-6-2000 opgeleverd aan Royal Olympic Cruises, Piraeus-Griekenland, 22-6-2000 gedoopt OLYMPIC VOYAGER te Piraeus, 24-6-2000 1e cruise vanaf Piraeus. 4-2002 herdoopt OLYMPIA VOYAGER. 2004 verkocht aan Horizon Navigation, Nassau-Bahamas, herdoopt GRAND VOYAGER. 5-2004 herdoopt VOYAGER. 2004 in charter bij Iberojet, Spanje. 14-2-2005 tijdens een cruise van Tunis naar Barcelona met 732 passagiers in slecht weer geraakt, de ramen van de brug ingeslagen waardoor de bediening uitviel, S.O.S. uitgezonden, 16-2-2005 naar Sardinië gesleept. 12-2005 verkocht aan Voyager Shipping Ltd., Nassau-Bahamas, herdoopt GRAND VOYAGER. 2-2008 verkocht aan Societa Di Crociere S.p.A., Italië. 12-2009 ingebracht bij Grand Celebration, Madeira-Portugal (onderdeel van Costa Crociere). 11-2011 in dienst bij Costa Crociere S.p.A., 10-11-2011 (m) herdoopt COSTA VOYAGER.



ZEALAND ROTTERDAM 9477440, 4-7-2012 opgeleverd door STX Shipyard, Zuid-Korea, in beheer bij Q-Shipping B.V., Barendrecht, vlag: Bahamas, roepsein C6ZZ5, 33.312 BRT, 57.300 DWT, 9.480 kW, MAN-STX. Zusterschip ZEALAND AMSTERDAM 9610884 volgt later in 2012. (Foto: Q-Shipping).

NOORD NEDERLAND 9269611, 10-2001 besteld, 29-10-2001 kiel gelegd, 10-6-2002 te water gelaten, 12-6-2002 opgeleverd door ASB Aluminium & Steel Boats, Harwood, New South Wales aan Rederij Doeksen, Terschelling, roepsein PBJN, 361 BRT, 204 DWT, 12 passagiers, 1.520 EPK, 1.120 kW, 4 x Deutz BF6MV1015MC, 13 kn.



13-6-2002 te Brisbane aan boord gezet van de PASSAT 9051739, 6-8-2002 gearriveerd te Rotterdam vanaf Australië aan boord van de PASSAT (Firma Combi Lift), 8-8-2002 op eigen kracht vertrokken naar Harlingen, 8-8-2002 gearriveerd te Terschelling, 8-8-2002 gedoopt NOORD NEDERLAND door mevr. Doeksen en overgedragen aan Doeksen, 9-8-2002 ingezet tussen Terschelling en Harlingen. (Foto: K. Goudriaan, 6-7-2012).



TJONGER 9517240, 6-7-2012 te Harlingen afgemeerd naast de HARINGVLIET 9625229, foto: K. Goudriaan.

TJONGER, 15-10-2008 besteld, 25-12-2008 kiel gelegd bij Joint-Stock Holding Company "Chernomorsky Shipbuilding Yard" onder bouwnummer 9410, 23-8-2011 als Damen bouwnummer YN-9410 gearriveerd te Harlingen, achter de sleepboot COURBET om afgebouwd te worden bij Damen Shipyards Bergum B.V., 10-4-2012 (e) te water gelaten en afgemeerd aan het steiger bij Shipdock te Harlingen, roepsein PCOX, 2.545 BRT, 3.850 DWT, i.a. voor Rederij Drenth, thuishaven Delfzijl.



HARINGVLIET 9625229, casco gebouwd bij Damen Shipyards Galati onder bouwnummer 1216, 10-2011 (e) te water gelaten onder bouwnummer DAMEN BERGUM 9413, casco als YN-1216 vertrokken van Roemenie achter de Panamese sleepboot COURBET 8111506 van Solar Towage Inc., Panama, reis verzorgd door Westcoasting Offshore Services B.V., 23-10-2011 passage Bosporus, 28-10-2011 te Malta, 14-11-2011 gearriveerd te Harlingen, 16-11-2011 te Harlingen de opbouw er af gehaald en op een ponton geplaatst, 17-11-2011 ponton met opbouw naar Bergum, 18-11-2011 casco naar Bergum

voor afbouw bij Damen Bergum B.V. te Bergum. Roepsein PIZX, 2.545 BRT, 3.850 DWT, 2.065 EPK, 13,5 kn., 16-4-2012 vertrokken van Bergum naar Harlingen voor de laatste werkzaamheden, 5-2012 geplande oplevering aan Beheermaatschappij m.s. Haringvliet B.V., Rotterdam, in beheer bij Hartel Shipping & Chartering B.V. (Foto: K. Goudriaan).



POLARIS 9496915, 6-7-2012 in afbouw te Harlingen, foto: K. Goudriaan.



TEMPEST 7515377, foto M. Coster, 3-7-2012 te IJmuiden zonder logo's in afwachting van verkoop. 1977 opgeleverd door van der Giessen-de Noord B.V., Alblasterdam (908) als TEMPEST aan Bureau Wijsmuller B.V., IJmuiden, 1.200 BRT, 8.500 EPK, 1998 verkocht aan Smitwijs Towage C.V., Rotterdam, herdoopt SMITWIJS TEMPEST, 30-12-2005 verkocht aan Tempest International B.V., Heemstede, vlag: Nederland, in beheer bij International Transport Contractors B.V., Heemstede, herdoopt TEMPEST, roepsein PHXV. 31-10-2011 (e) opgelegd.



EN AVANT 10 9264386, 12-7-2012 te Dordrecht, foto : C. de Bijl.